

SP Zuid-Holland
www.zuidholland.sp.nl

Zuid-Hollandplein 1
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T. 06-41 32 40 75
zuidholland@sp.nl

Zuid-Holland bereikbaar!

**Alternatieven van de SP voor een
dichtslibbende Randstad**

**Bart Vermeulen, fractievoorzitter SP Zuid-Holland
Kevin Levie, organisatiesecretaris SP Rotterdam
Met opmerkingen en bijdragen van Zuid-Hollandse SP-afdelingen**

23 februari 2007



Inhoudsopgave

Inleiding: 2020, twee scenario's	3
Wat is er aan de hand?	4
Steeds meer mobiliteit, steeds minder OV.....	4
We slibben dicht.....	5
Hoe kan het anders?	6
Investeren in OV: het werkt!.....	6
Gratis openbaar vervoer, haalbaar en betaalbaar.....	6
Snelwegbussen: hét alternatief voor de auto.....	7
Spoor moet weer sporen.....	8
Nieuwe wegen aanleggen of niet?.....	9
Andere alternatieven van de SP.....	10
Vervoer in Zuid-Holland: een bloemlezing	11
Den Haag.....	11
Dordrecht.....	11
Leiden.....	12
Maassluis.....	12
Rijswijk.....	12
Rotterdam.....	13
Spijkenisse.....	13
Zoetermeer.....	13
Tot slot	14
Bronnen / Verder lezen	15

Inleiding: 2020, twee scenario's

2020. Jan Jansen, forens uit Rotterdam, staat om half zes op, zodat hij om negen uur op zijn werk kan zijn bij Den Haag. Gemiddeld duurt het drie uur om die afstand van veertig kilometer over de A13 af te leggen. De A13/16 en de A4-Noord zijn aangelegd, maar ook op die wegen staan dagelijks tientallen kilometers file in beide richtingen.

Het openbaar vervoer is helaas geen reëel alternatief. Sinds buitenlandse maatschappijen alle diensten hebben overgenomen, wordt alleen de absolute basisdienstregeling nog gereden. Die sluit bovendien niet aan op die van andere vervoersbedrijven, en bussen, trams en treinen komen vaak te laat. Daardoor maken mensen steeds minder gebruik van het OV.

De luchtkwaliteit in de Randstad is verder verslechterd. De mondkapjes uit het Verre Oosten zijn nog geen gemeengoed, maar mensen in Nederland leven jaren korter als gevolg van vervuiling.

Een ander 2020. Jan Jansen staat om acht uur bij de bushalte, op honderd meter van zijn huis. Met die bus heeft hij een snelle overstap op een snelwegbus, die hem op hoge snelheid naar het bedrijventerrein bij Den Haag kan brengen waar hij werkt. De trams en bussen rijden erg frequent, zijn ruim, comfortabel en milieuvriendelijk en sinds kort zelfs gratis.

Sinds het openbaar vervoer echt goed werkt, reizen steeds minder mensen met de auto. Het aanleggen van nog meer nieuwe snelwegen en parkeergarages is daardoor overbodig geworden.

Geld wat daarmee uitgespaard werd kon weer besteed worden aan goed openbaar vervoer. De overheid heeft besloten weer te investeren in het openbaar vervoer en dat zelf weer te gaan regelen.

Daarmee wordt ook het milieu in de Randstad langzaam weer leefbaar en zorgt een betere luchtkwaliteit ervoor dat mensen langer en gezonder leven.

In dit actieplan presenteert de Zuid-Hollandse SP, in samenwerking met de lokale SP-afdelingen in de provincie, enkele maatregelen om de Randstad bereikbaar te houden. De rode draad is voor de SP: kiezen voor openbaar vervoer, en niet investeren in meer wegen. Die leiden uiteindelijk alleen maar tot meer files, vervuiling en overlast. Openbaar vervoer kan alleen een echt alternatief zijn, als het, frequent, dichtbij, veilig, schoon en betaalbaar is.

Dit plan richt zich met name op het openbaar vervoer, omdat de SP dat als de grootste kans ziet om te voorkomen dat de Randstad dichtslibt. Er speelt uiteraard nog veel meer mee op het gebied van mobiliteit en milieu. De overheid zou strenger moeten omgaan met CO₂-uitstoot, lawaai en luchtvervuiling, schone en zuinige auto's moeten stimuleren en kan slimmer omgaan met de ruimtelijke ordening. Dat zijn zaken die op Rijksniveau moeten worden besloten en buiten de reikwijdte van dit plan liggen.

De provincie Zuid-Holland heeft niet de zeggenschap over alle maatregelen die we in dit plan bespreken. Veel zaken zullen door de gemeenten en het Rijk geregeld moeten worden. Dat wil niet zeggen dat de provincie daarover geen afspraken kan maken met andere partijen. Kiezen voor een bereikbare Randstad is een politieke keuze. Een keuze die de SP lokaal, provinciaal en landelijk wil maken.

Wat is er aan de hand?

Steeds meer mobiliteit, steeds minder OV

Mensen worden steeds mobieler. Mensen in Zuid-Holland leggen per dag gemiddeld ruim 32,5 kilometer af. Van die kilometers worden er 23,8 in de auto gemaakt, 4,7 in het openbaar vervoer en 2,6 op de fiets¹. Dat is ruim een kwart meer dan twintig jaar geleden, en het aantal kilometers dat we per dag afleggen zal nog verder stijgen.

Het is niet realistisch om te denken dat die stijging plotseling zal ophouden. De vraag is wel: betekenen die extra kilometers meer auto's, meer wegen en meer files, of is er een alternatief in de vorm van de fiets en het openbaar vervoer?

Het openbaar vervoer in Zuid-Holland is er niet goed aan toe. Er wordt steeds verder bezuinigd op OV, landelijk en provinciaal. Het verzelfstandigen en aanbesteden van het openbaar vervoer is ook in de grote steden vanaf dit jaar verplicht geworden. Vervoersbedrijven die in handen waren van de gemeenten, zoals de RET en de HTM, zijn daarom verzelfstandigd en in sommige gevallen zelfs geprivatiseerd. Minister Zalm wil bijvoorbeeld graag Connexxion, nu nog honderd procent eigendom van de staat, verkopen. Dat leidt tot grote onzekerheid bij het personeel en de reizigers, slechtere dienstregelingen en aansluitingen en minder zeggenschap van de mensen over het vervoer. De perikelen met Arriva in Dordrecht op dit moment laten zien hoe dat kan uitpakken.

Zoals SP-Europarlementariër Erik Meijer het zegt: "Aanbesteding is nu dé manier geworden om het openbaar vervoer via particuliere bedrijven tegen de laagst mogelijke subsidie in stand te houden."² Marktwerking leidt vaak tot nieuwe grote monopolies van internationale vervoersbedrijven: zij zijn de enigen die het risico over meerdere landen kunnen spreiden en niet failliet gaan als ze een aanbesteding verliezen. De publieke controle op de vervoersbedrijven wordt daarmee alleen maar slechter.

Onrendabele lijnen worden steeds vaker uitgekleeft of geschrapt. Dat leidt tot een neerwaartse spiraal: als een bus minder vaak komt, nemen minder mensen de bus. En in kwaliteit en infrastructuur van het OV wordt te weinig geïnvesteerd – met uitzondering van prestigeprojecten als de Betuwelijn en de HSL. De economische samenwerkingsorganisatie OESO verklaarde onlangs dat het spoorwegnet in de Randstad een van de meest onderontwikkelde van Europa is³.

Door alle bezuinigingen neemt het aantal reizigers met het openbaar vervoer op veel plaatsen zelfs af. Bij de Rotterdamse RET bijvoorbeeld daalde het aantal reizigers tussen 2002 en 2005 met maar liefst 14 procent⁴.

1 CBS, statistieken via statline.cbs.nl, geraadpleegd 20-02-2007

2 *Marktwerking slecht voor openbaar vervoer*. Opinie Erik Meijer, 18-11-2005

3 *Dreigend vervoersinfarct*. de Volkskrant 18-01-2007

4 Stadsvervoer onder de loep. In *De Reiziger* 2006(6), ROVER

We slibben dicht

De reizigers die teleurgesteld afhaken vanwege het slechte openbaar vervoer, komen voor een groot deel in de auto terecht. Alleen al in 2006 groeide de filedruk in Nederland met 7,2 procent ten opzichte van 2005¹. De economische kosten van files lopen in 2010 op tot één miljard euro per jaar². Het fileprobleem in de Randstad is groter dan in andere geconcentreerde stedelijke gebieden als in het Ruhrgebied in Duitsland². De afgelopen tien jaar nam de verkeersdruk op onze wegen met zo'n 25 procent toe¹, en de komende tien jaar is die groei minimaal even groot.

Niet alleen onze wegen, ook onze longen slibben dicht. De groeiende luchtvervuiling en dalende luchtkwaliteit – van CO₂ tot fijn stof – leidt tot gezondheidsklachten en tot klimaatverandering. Van de 400 vieste straten in Nederland liggen er 129 in Zuid-Holland, waarvan 76 in Rotterdam³. Alleen al door de uitstoot van PM2.5-deeltjes – kleine deeltjes fijn stof – leeft iedere Nederlander een jaar korter. En mensen die langdurig vlakbij een snelweg of drukke autoweg wonen, hebben een twee maal zo groot risico op vroegtijdig overlijden door hart- of longaandoeningen⁴.

1 *Opnieuw stijging filedruk in 2006*. Nieuwsbericht Intermediair, 02-01-2007

2 *Kilometerheffing enige uitkomst*. de Volkskrant 03-11-2006

3 *Top 400 Vieze Stadswegen*. Milieudefensie 2007

4 *8 Milieuproblemen van 7 miljoen personenauto's*. Milieudefensie 2006

Hoe kan het anders?

Investeren in OV: het werkt!

De gemeente Schiedam presenteerde onlangs op initiatief van SP-wethouder Yorick Haan een Deltaplan duurzame bereikbaarheid. Uit het plan is het idee om snelle bussen over de snelweg te laten rijden (zie onder) het meest aangehaald. In het plan staan echter ook voorstellen om het NS-net te verbeteren, de tarieven voor het openbaar vervoer te verlagen met 50 procent en gratis te maken voor woon-werkverkeer, en een fileheffing voor auto's van 11 cent per kilometer in te voeren.

Verkeersbureau Goudappel Coffeng heeft een studie gedaan naar de effecten van die maatregelen¹. De resultaten zijn interessant: het op deze manier stimuleren van openbaar vervoer werkt echt! Bij ongewijzigd beleid zou het aantal voertuigkilometers met 26 procent toenemen tot 2020. Door deze plannen uit te voeren neemt het aantal autokilometers met 26 procent af van 35 miljoen naar 26 miljoen kilometers.

Het openbaar vervoer is de grote winnaar. Het aantal kilometers dat met bus, tram of trein wordt afgelegd, verdrievoudigt van 12 naar 38 miljoen.

Maatregelen als het voordeliger of gratis maken van OV en het uitbreiden van het net kosten uiteraard geld en vergen investeringen, terwijl er jarenlang bezuinigd is. Daar staat tegenover dat er op allerlei terreinen geld te besparen valt. De overheid bespaart miljarden doordat het aanleggen van wegen als de A13/16 (1,5 miljard) en de A4 Midden-Delfland (800 miljoen) niet meer nodig zijn. Het belangrijkste is echter dat de Randstad een stuk bereikbaarder wordt, vervoer een stuk betaalbaarder en onze luchtkwaliteit een stuk beter.

Gratis openbaar vervoer, haalbaar en betaalbaar

Terwijl in Nederland het openbaar vervoer wordt afgebroken, wordt het in België juist flink gestimuleerd. De afgelopen tien jaar verdubbelde het aantal passagiers bij bus- en trammaatschappij De Lijn². Het meest aangehaalde voorbeeld uit België is Hasselt, waar SP.A-burgemeester Steve Stevaert in 1997 het gehele openbaar vervoer gratis maakte. De stad had de keuze tussen het aanleggen van een nieuwe ringweg óf gratis openbaar vervoer om haar bereikbaarheidsproblemen op te lossen, en koos voor het laatste.

De effecten zijn verrassend: het aantal buslijnen is gegroeid van één naar negen, het aantal reizigers is vertwaalfvoudigd. Gratis OV blijkt ouderen uit hun isolement te halen. Uitbreiding van de stadsring is niet meer nodig.

In plaats van het OV over te leveren aan de grillen van de markt heeft de Vlaamse overheid juist geïnvesteerd in de verleiding. Met 'De Lijn' (het stad- en streekvervoer in Vlaanderen) reizen 65-plussers en kinderen tot zes jaar 'gratis'. Daardoor zitten het openbaar vervoer ook buiten de spits een stuk voller en de personen die gratis reizen nemen betalende reizigers mee, waardoor de opbrengsten toenemen.

Jongeren tot 25 jaar reizen voor 157 euro een jaar lang met de bus door heel Vlaanderen. Inmiddels biedt De Lijn aan diverse gemeenten in België een pakket om openbaar vervoer voor

1 *Deltaplan duurzame bereikbaarheid: Technische rapportage*. Goudappel Coffeng 2007

2 Statbel, Statistieken Openbaar vervoer over de weg, geraadpleegd 20-02-2007

haar inwoners goedkoper of gratis te maken.

Ook in Zuid-Holland zijn er enkele experimenten geweest met openbaar vervoer. Dit jaar is bijvoorbeeld het openbaar vervoer in Delft op zaterdag gratis, en de resultaten lijken tot dusver positief. De provincie deed een experiment met gratis bussen tussen Leiden en Den Haag, maar stopte daar helaas al snel mee omdat het effect op de congestie niet te meten bleek, door verkeerde onderzoeksmethoden¹. Volgens de SP was het effect in ieder geval bemoedigend: de bussen werden goed gebruikt en het aantal passagiers verdrievoudigde.

Gratis openbaar vervoer is nooit echt 'gratis': het moet uit de belastingen betaald worden. De overheid draagt echter al voor tweederde bij aan de kosten van het OV. De extra kosten om het helemaal gratis te maken zijn eigenlijk niet meer zo groot, de effecten verdienen zich dubbel en dwars terug. De SP stelt voor het openbaar vervoer zo snel mogelijk gratis te maken voor jongeren tot 12 jaar en ouderen boven de 65 jaar, buiten de spits.

Bovendien willen we iedereen om te beginnen vijf dagen gratis laten reizen. Arda Gerkens, Tweede-Kamerlid voor de SP, stelt daarover voor: "De discussie over 'gratis' OV moet over meer gaan dan fileleed. Minister Peijs moet zich niet blind staren op het woon-werkverkeer maar, net als de Belgen, ouderen en jongeren 'gratis' laten rijden. Dit soort acties stimuleert het gebruik van het OV. Geef elke Nederlander om te beginnen vijf dagen 'gratis' OV per jaar om er kennis mee te maken."²

In navolging van een initiatief van de provincie Gelderland zou de provincie Zuid-Holland alle inwoners van de provincie vijf dagen gratis met het OV moeten laten reizen.

Via stappen zouden we kunnen toewerken naar gratis OV voor iedereen: eerst door bussen, trams en metro's in de steden geheel gratis te maken in de daluren, en door werkgevers te stimuleren voordelige passen voor woon-werkverkeer aan te schaffen. Uiteindelijk kan het OV dan helemaal gratis worden. Voor Rotterdam heeft de SP de kosten van geheel gratis openbaar vervoer becijferd op ongeveer 150 euro per inwoner per jaar³ – geen hoog bedrag voor een gemeente die jaarlijks 7000 euro per inwoner te besteden heeft.

Vooralsnog lijken de kosten voor het openbaar vervoer echter alleen maar te stijgen. Tussen 2000 en 2006 werd een treinkaartje op de korte afstand 28 procent duurder⁴. De strippenkaart stijgt ieder jaar standaard enkele procenten in prijs. Die stijgingen zouden in elk geval nooit hoger dan de inflatie moeten zijn, vindt de SP.

De SP maakt zich bovendien zorgen over de invoering van de OV-chipkaart. Hoewel de vervoersbedrijven claimen dat de prijs gelijk blijft, is dat voor wat langere trajecten nog maar zeer de vraag. De invoering van de kaart moet niet leiden tot tariefsdifferentiatie, als dat betekent dat reizen in de spits nóg duurder wordt. Bovendien is de kaart erg duur, 7,50 euro, wat een extra drempel opwerpt om met het OV te gaan reizen.

1 *Staten buiten spel bij proef gratis OV*. Nieuwsbericht SP Zuid-Holland, 02-12-2004

2 *Gratis OV: halfbakken invoering werkt niet*. Opinie Arda Gerkens, 14-06-2006

3 *Goed, veilig en gratis! In stappen naar een gratis openbaar vervoer in Rotterdam*. Rapport SP Rotterdam, 25-02-2006

4 *Eerste reactie treintarief 2007*. Persbericht ROVER, 28-07-2006

Snelwegbussen: hét alternatief voor de auto

Uit verschillende rapporten van het Ruimtelijk Planbureau blijkt dat de ontwikkeling van werkgelegenheid bij centraal-stationslocaties achterblijft, terwijl die op stadsrandlocaties en snelweglocaties fors is toegenomen. Inmiddels ligt 80 procent van deze bestemmingen in de Randstad op een afstand van minder dan twee kilometer van de snelweg. Deze ontwikkeling heeft de toename van files in de hand gewerkt.

Uitgaande van deze ontwikkeling heeft de gemeente Schiedam een Deltaplan Duurzame Bereikbaarheid ontwikkeld. Met een uitgekende combinatie van beprijzing, versterking van het openbaar vervoer en mobiliteitsmanagement kan het fileprobleem worden opgelost, zo blijkt uit doorrekening door Goudappel Coffeng (zie ook boven). Bijzonder onderdeel van het plan is de introductie van snelwegbussen. Comfortabele bussen, rijdend op duurzame brandstof, die over de snelweg rijden en haltes hebben bij transferia, bedrijventerreinen, trein/metrostations en andere OV-knooppunten. Het voordeel van dit bussysteem is dat er geen grote uitbreidingen in de infrastructuur nodig zijn. Volgens het plan zou de bus iedere drie minuten moeten rijden, en een gemiddelde snelheid van 75 kilometer per uur kunnen halen. Daarmee kan het bussysteem zelfs rendabel gemaakt worden.

Emile Roemer, SP-woordvoerder in de Tweede Kamer voor verkeer en waterstaat, vindt het een prima idee en heeft voorgesteld een proef met de bussen te houden: "Verreweg de meeste bedrijven liggen binnen 2 kilometer van een snelweg, terwijl dáár nauwelijks treinen of bussen komen. Daarom zou een systeem met comfortabele snelwegbussen een uitkomst zijn"¹.

In navolging van de gemeente Schiedam en de Tweede-Kamerfractie van de SP pleiten wij voor een proef met het snelbussysteem. Om te beginnen tussen Den Haag en Rotterdam over de A13, de zwaarst belaste verkeersader in onze regio. Bij gebleken succes kunnen we het systeem dan verder uitbreiden.

Spoor moet weer sporen

Een slechte dienstregeling, tekort aan materieel, achterstallig onderhoud, slechte communicatie, prijsstijging op prijsstijging: de trein is voor veel mensen niet meer aantrekkelijk. De Nederlandse Spoorwegen hebben veel gesaneerd, en hoewel de punctualiteit niet stijgt en de kwaliteit niet verbetert, stijgen de salarissen van de NS-top wel met tientallen procenten. Het spoornet is overvol en, zoals genoemd, 'een van de meest onderontwikkelde van Europa'.

De trein is alleen een echt alternatief voor de auto als deze frequent rijdt, op tijd rijdt en te betalen is. Dat is allemaal op dit moment niet het geval. De overheid zou de NS en ProRail weer moeten samenvoegen en zelf weer verantwoordelijkheid moeten nemen voor de kwaliteit, vindt de SP. In Zuid-Holland is er ook van alles te verbeteren. Op verschillende plaatsen zou het spoor verdubbeld moeten worden, bijvoorbeeld tussen Leiden en Utrecht, en kunnen nieuwe stations bij nieuwe wijken aangelegd worden. De dienstregeling moet verder worden uitgebreid en niet verder verschaald, zoals het er nu met de komst van de HSL naar uitziet.

Over de nieuwe lightrail-projecten die zijn of worden aangelegd, Randstadrail en de RijnGouweLijn, is de SP ook niet onverdeeld tevreden. De RijnGouweLijn zou door de

¹ "Hou een proef met snelwegbussen naar bedrijventerreinen". Nieuwsbericht SP, 07-01-2007

binnenstad van Leiden moeten lopen, met nauwelijks meer plaats voor fietsers en voetgangers en slechtere aansluitingen op buslijnen en ander OV.

Het project Randstadrail is geleidelijk ontdaan van alle meerwaarde ten opzichte van de huidige Hofpleinlijn, zoals het doortrekken van lijnen en de aftakking Rotterdam-Zoetermeer, en feitelijk blijft niet heel veel meer over dan een wat stillere Hofpleinlijn-plus. Een lijn die bovendien grote problemen kent: de lijn rijdt al maanden niet of nauwelijks en er zijn verschillende ontsparingen geweest. Die grote flaters moeten grondig geëvalueerd worden.

Nieuwe wegen aanleggen of niet?

Nieuwe wegen aanleggen: het kan soms nodig zijn – hoewel het aantal autokilometers zal ophouden met stijgen als er werkelijk geïnvesteerd gaat worden in OV, blijkt uit onderzoek (zie het begin van dit hoofdstuk).

Iedere nieuwe weg zorgt uiteindelijk voor meer files, vervuiling en overlast. Als de A4-Midden Delfland tussen Delft en Schiedam/Vlaardingen wordt aangelegd, leidt dat tot 30 procent meer autoverkeer op het traject¹. Bovendien verdwijnt het recreatiegebied en boerenlandschap Midden-Delfland, en stijgt de lucht- en geluidsoverlast voor bewoners van Schiedam, Vlaardingen en Delft enorm. Soortgelijke problemen zullen er ontstaan met de plannen voor de Rijnlandroute tussen Leiden en Katwijk, de verdubbeling van de N207 bij Alphen aan den Rijn, de zuidelijke ringweg van Gouda en de A4-Zuid door de Hoekse Waard.

Desondanks kan het soms nodig zijn nieuwe wegen aan te leggen. De voorwaarde is voor de SP dan wel: we willen 'm niet zien, niet horen en niet ruiken. Dat betekent dat nieuwe wegen ondertunneld moeten worden in de buurt van natuur en woonwijken en dat de overlast voor omwonenden tot een minimum moet worden beperkt.

Het huidige beleid van wegen aanleggen loopt echter dood. Veel plannen worden uitgevoerd terwijl het nut en de noodzaak nog niet zijn aangetoond.

1 *A4 Midden-Delfland? No way!* Milieudefensie 2007

Andere alternatieven van de SP

Alle gemeenten aansluiten. Voor veel mensen is de auto nog het enige alternatief. Bijvoorbeeld op Goeree-Overflakkee en in de Hoekse Waard, waar het wegennet flink overbelast is en het openbaar vervoer van teleurstellende kwaliteit. Iedere gemeente in Zuid-Holland met minimaal 10.000 inwoners zou met een (snel)busdienst verbonden moeten worden met het dichtstbijzijnde intercitystation.

Kleine kernen bereikbaar. Niet alleen in de steden neemt het aantal reizigers met het openbaar vervoer af, ook op het platteland. Voorzieningen in kleine dorpen en kernen verschromelen: het postkantoor en de buurtsuper verdwijnen, en steeds vaker ook de buslijn. Dat leidt tot een neerwaartse spiraal: als de bus minder vaak komt, gaan minder mensen de bus gebruiken. Collectief vraaggestuurd vervoer (CVV) komt op, maar is voor veel mensen teveel gereguleerd om een echt alternatief te zijn. De SP wil dat iedere kleine kern overdag minimaal twee keer per uur per bus bereikbaar is in beide richtingen, en 's avonds minimaal éénmaal per uur.

Maak het openbaar vervoer écht toegankelijk. Mensen met een handicap kunnen nog steeds te weinig van het openbaar vervoer gebruikmaken. De stadsregio's en provincie vinden dat het te duur is om het OV kosteloos te maken op termijn volledig toegankelijk te maken. En terwijl er afspraken waren gemaakt om alle treinen in 2030 toegankelijk te laten zijn, lijkt NS zich daar niet aan te gaan houden¹. Juist voor gehandicapten, maar ook voor ouderen die moeilijk ter been zijn en voor scootmobielers, kan het OV een echt alternatief zijn. Wat de SP betreft geldt: hoe sneller het OV toegankelijk is, hoe beter.

Geef vervoer over water een kans. De waterbus tussen Rotterdam en Dordrecht is een succes. Openbaar vervoer over water is een interessant alternatief, ook voor bijvoorbeeld het verbinden van Pernis, Heijplaat, de Botlek en de Maasvlakte met Vlaardingen, Schiedam en Rotterdam in het Rijnmondgebied. Als het aan de SP ligt wordt het aantal routes voor OV over water flink uitgebreid.

Stimuleer fietsen. Nederlanders fietsen veel, maar komen daarbij ook veel knelpunten en gaten in het wegdek tegen. Fietsroutes en fietspaden moeten overal in Zuid-Holland worden opgeknapt. We zien graag meer doorgaande routes om snel van huis naar werk en omgekeerd te komen. De provincie kan daarin een stimulerende rol spelen door gemeenten te laten samenwerken bij het creëren van die routes. Vooral door stedelijk gebied moeten fietsers te vaak wachten voor verkeerslichten. Die knelpunten moeten worden aangepakt. We kunnen bestaande binnenwegen autoluw maken en fietsbruggen over kanalen, rivieren en autowegen aan te leggen. De overheid zou fietsen ook fiscaal weer moeten stimuleren. Ook moet de fiets makkelijker meegenomen kunnen worden in het openbaar vervoer.

¹ NS moet alleen nog toegankelijke treinen aanschaffen. Nieuwsbericht SP, 21-01-2007

Vervoer in Zuid-Holland: een bloemlezing

In het vorige hoofdstuk bespraken we alternatieven van de SP voor een dichtslibbende Randstad, die op de hele provincie van toepassing zijn. Hieronder kijken we naar een aantal concrete situaties in gemeenten in Zuid-Holland, met inbreng van enkele lokale SP-afdelingen. Die heel verschillende situaties lijken één ding gemeen te hebben: overal is openbaar vervoer het ondergeschoven kindje en zorgen aanbestedingen en privatiseringen voor slechtere dienstverlening.

Den Haag

De problemen met de tramtunnel in Den Haag zijn eindelijk onder de knie, die met Randstadrail niet. De problemen lijken een toneelstuk zonder regisseur: al maanden moeten Hagenaren met noodbussen naar Zoetermeer en Rotterdam. Ondertussen is het Haagse college in grote problemen gekomen vanwege een Verkeerscirculatieplan voor de binnenstad: de VVD-wethouders waren niet bereid het verkeer in betere banen leiden ten gunste van fiets, tram en bus.

Hoogwaardig openbaar vervoer vereist hoogwaardig openbaar bestuur. Een bestuur dat zorgt dat tram en bus tegelijk met nieuwbouwwoningen klaar staan. Nu zijn veel bewoners overgestapt op de auto. De SP wil een bestuur dat regelt dat OV-bedrijven hun rijtijden op elkaar afstemmen. Dat er genoeg (bewaakte) fietsenstallingen zijn. Dat het er veilig is. En schoon. Dat je ergens gewoon rustig kunt zitten als je moet wachten.

Maar liefst dertig Haagse straten staan in de Nederlandse top 400. De luchtverontreiniging in Den Haag moet worden aangepakt. Niet met borden die tonen hoe erg 't is, maar met maatregelen die helpen. Terugdringing van 't autoverkeer en fors investeren in het OV, daar gaat het de SP om op 7 maart. Om te beginnen met gratis bus en tram voor kinderen en ouderen!

Dordrecht

Op 1 januari 2007 nam busbedrijf Arriva het vervoer in Dordrecht over. De problemen zijn enorm: het personeel is ontevreden en heeft veel te weinig tijd, de dienstregeling wordt nauwelijks nageleefd en de rituitval is groot. Verschillende haltes zijn geschrapt: bij een serviceflat, een zorginstelling, een school, en op bedrijventerreinen. En de bus rijdt minder vaak per uur. De provincie heeft Arriva voor de slechte dienstregeling zelfs een boete van 125.000 euro gegeven. En niet alleen in Dordrecht gaat het fout met Arriva: onlangs werden 21 bussen in Noord-Brabant afgekeurd omdat ze onveilig waren. De SP-statenfractie wil een grondige evaluatie van deze aanbesteding.

In plaats van verdere verslechtingen zou het heel anders moeten in Dordrecht. De dienstregeling zou echt nageleefd moeten worden en de reistijd moet worden gegarandeerd. Het openbaar vervoer 's avonds kan veel beter, de zones zouden eerlijker verdeeld moeten worden en de bus zou op meer kruispunten voorrang moeten krijgen.

Kleinere busjes zijn ook een optie, denkt de SP. Bussen voor ongeveer twintig personen kunnen ringdiensten vormen tussen wijken, zorgcentra, winkelcentra, natuurgebieden en parkeergelegenheden. En op uitgaansavonden kunnen de busjes van en naar het centrum rijden.

Leiden

Het voornaamste punt in Leiden dat op dit moment rond openbaar vervoer speelt, is de RijnGouweLijn. Op woensdag 7 maart kunnen de Leidenaren in een referendum beslissen of de gemeente aan de RGL moet meewerken. Het referendum staat los van een eventuele sneltram tussen Leiden CS en Katwijk en Noordwijk: het gaat er vooral om of de lijn door de monumentale binnenstad geperst moet worden of niet. De SP voert campagne om Leiden te overtuigen nee te stemmen: 'waarom zou Leiden minstens 40 miljoen betalen, waar de dekking nog niet voor is gevonden, voor een minder goed bereikbare binnenstad?'

Leidenaren kunnen straks niet meer met de bus naar hartje centrum. De RGL gaat concurreren met de NS tussen Leiden en Gouda, waardoor het netto aantal extra reizigers niet groot zal zijn. En voor fietsers en voetgangers is er in de binnenstad straks stukken minder ruimte.

De miljoenen voor de RGL kunnen veel beter gebruikt worden, vindt de Leidse SP. De SP wil bussen in het weekend gratis maken zoals in Delft, of gratis OV invoeren voor ouderen en jongeren. Veel meer zou geïnvesteerd moeten worden in schonere en kleinere bussen, vervoer op maat vanaf transferia, en het aanpakken van onveilige plekken voor voetgangers en fietsers. Dat ligt allemaal al jaren stil in afwachting van de RGL. Maar deze plannen zijn betaalbaarder dan de RGL én de hele stad hoeft niet overhoop te worden gehaald.

Maassluis

In plaats van afschaffing van de Hoekse Lijn zou men juist over uitbreiding moeten praten, gezien de drukte in de spitsuren, vindt de SP Maassluis. Voor veel mensen is het openbaar vervoer geen redelijk alternatief: in de ochtend- en avondspits vaak dicht op elkaar gepakt in overvolle treinen en bussen, soms lange wachttijden en steeds minder service. Hoewel tourniquetten het openbaar vervoer misschien iets veiliger maken, zijn ze zeker geen vervanging voor conducteurs en loketten.

Het OV kan veel beter: de pendeltreinen tussen Rotterdam en Vlaardingen zouden naar Maassluis moeten doorrijden. De snelbussen tussen Schiedam en Maasland viaduct moeten worden uitgebreid: dat draagt bij aan het ontlasten van de drukte op de weg in de spits. En het openbaar vervoer 's nachts moet veel beter: niet alleen omdat mensen huisartsenpraktijken of apotheken moeten kunnen bezoeken, maar ook om fatsoenlijk uit te kunnen gaan in Rotterdam.

Rijswijk

Rijswijkers worden meestal doorverwezen naar het Reinier de Graaf-ziekenhuis in Delft. Voor de nieuwe dienstregeling van 10 december kostte het zo'n 25 minuten om daar te komen, nu drie keer zo lang: aansluitingen en directe verbindingen zijn geschrapt. De verbinding tussen Rijswijk en het LUMC in Leiden is sneller dan die met een ziekenhuis dat veel dichterbij is. Juist voor mensen die slecht ter been zijn en gehandicapt moet de verbinding tussen Rijswijk en het Reinier de Graaf-ziekenhuis veel sneller, vindt de SP.

Rotterdam

Het reizigersaantal in Rotterdam daalt al jaren: in 2005 waren er weer 4,3 procent minder reizigers bij de RET. Ondertussen loopt het verkeer elke dag vast op uitvalswegen als de Pleinweg, de Schieweg en de 's-Gravendijkwal. Dat levert niet alleen vieze lucht op – Rotterdam heeft 76 vieze straten waar de luchtkwaliteit te slecht is om te voldoen aan de Europese gezondheidsnormen – maar zorgt ook voor een steeds slechtere bereikbaarheid van de stad.

Om dat te veranderen moet er echt geïnvesteerd worden in openbaar vervoer. Het aantal lijnen en de dienstregeling moet op korte termijn worden uitgebreid, met name in de spits. Op lange termijn moet het openbaar vervoer in de stad gratis worden voor iedereen – dat kost per inwoner nog geen 12 euro per maand. We kunnen beginnen met gratis OV voor jongeren en ouderen en met een Rotterdampas-Plus om minima voordelig te laten reizen.

Rotterdam wil graag een levendige, leuke stad zijn, met veel uitgaan, evenementen en cultuur. Dat houdt niet op na middernacht, maar het openbaar vervoer op dit moment wel. De nachtbus kost 4,50 euro en is daarmee voor Rotterdamers niet echt aantrekkelijk. De SP wil dat het nachtnet uitgebreid wordt en dat de reguliere dienstregeling doorloopt tot na de sluitingstijd van cafés (één uur 's nachts doordeweeks, twee uur 's nachts in het weekend). Bovendien moet de metro in het weekend de hele nacht eens per uur rijden.

Spijkensisse

De aansluiting van de metro uit Spijkensisse op ander openbaar vervoer is slecht, vindt de SP Spijkensisse. De frequentie in de spits (in het bijzonder tussen zes en zeven uur) is erg laag en de aansluitingen van de Calandlijn met Connexion-bussen bij Schiedam zijn er te weinig.

Na de opening van de Calandlijn tussen Schiedam en Spijkensisse, is de dienstregeling van Connexion op het eiland Voorne-Putten beperkt. Zo zijn er buslijnen via Brielle naar het Rotterdamse havengebied vervallen. Na 18.00 zijn er veel te weinig bussen. Er zouden snelwegbussen moeten komen naar de haven, waar veel mensen werken, onder andere in de vorm van bedrijfsgroepvervoer.

Zoetermeer

Zoetermeer, een stad met 118.000 inwoners, zou goed bereikbaar moeten zijn met het openbaar vervoer. Maar nog altijd rijdt RandstadRail niet en is het vervangend vervoer beneden de maat. Iedere keer doen zich nieuwe complicaties voor: er moet een onafhankelijk onderzoek komen naar de hele gang van zaken rond de start van Randstadrail, vindt de Zoetermeerse SP.

Met de invoering van de nieuwe NS-dienstregeling is de bereikbaarheid van Zoetermeer verder verslechterd. De intercitystatus van station Zoetermeer is verdwenen. Die laatste beslissing moet in elk geval snel teruggedraaid worden: vier keer per uur een stoptrein is echt niet goed genoeg voor een stad van deze grootte.

Tot slot

Het is niet goed gesteld met de bereikbaarheid van de Randstad en met het openbaar vervoer in Zuid-Holland. Het openbaar vervoer is jarenlang het ondergeschoven kindje geweest. Ondertussen staat iedere snelweg en autoweg dagelijks vol met file, verslechtert de luchtkwaliteit en reizen minder en minder mensen met het openbaar vervoer.

Dat kan anders, vindt de SP. In dit plan bieden we een aantal plannen om te voorkomen dat onze wegen en longen dichtslibben. Investeren in openbaar vervoer werkt, blijkt uit berekeningen van onderzoeksbureaus. Gratis openbaar vervoer leidt tot veel meer reizigers, minder files, en haalt ouderen uit hun sociaal isolement. Met snelwegbussen kunnen we bedrijventerreinen langs snelwegen, waar veertig procent van de werkgelegenheid te vinden is, ontsluiten. De spoorlijnen in Zuid-Holland moeten weer sporen, en veel meer gemeenten en kleine kernen moeten worden aangesloten op het OV-net.

De SP in Zuid-Holland wil:

- gratis openbaar vervoer voor jongeren tot 12 jaar en ouderen boven de 65 jaar en vijf gratis reisdagen voor iedere Zuid-Hollander – en uiteindelijk gratis openbaar vervoer voor iedereen
- openbaar vervoer niet privatiseren en aanbesteden aan buitenlandse bedrijven, maar het OV zelf weer goed regelen
- de grote flaters bij Randstadrail en de aanbesteding in Dordrecht e.o. grondig evalueren
- geen RijnGouweLijn, maar betere bussen en meer treinen
- snelle en comfortabele bussen op de snelweg met haltes bij transferia, stations en bedrijventerreinen, om te beginnen met een proef over de A13 tussen Den Haag en Rotterdam
- geen A4-Midden Delfland of A4-Hoekse Waard, want nieuwe wegen zorgen uiteindelijk voor méér files, vervuiling en overlast
- alle kleine kernen en dorpen minimaal twee keer per uur bereikbaar maken met het openbaar vervoer
- openbaar vervoer zo snel mogelijk toegankelijk maken voor gehandicapten
- fietsen stimuleren en fietspaden verbeteren
- alle bussen op duurzame brandstof laten rijden

Op woensdag 7 maart zijn er weer verkiezingen voor Provinciale Staten. Over verkeer en vervoer heeft de provincie best veel te vertellen. Een sterke SP in de Staten betekent meer kans voor deze plannen. Files en vervuiling op de weg, bezuinigingen en vertragingen bij het OV: ze zijn niet onvermijdelijk. Kiezen voor bereikbaarheid, kiezen voor openbaar vervoer, is een politieke keuze. Dat is de keuze die de SP maakt.

Hebt u reacties op dit plan? Ideeën over hoe het openbaar vervoer in Zuid-Holland beter kan? We horen ze graag. Bel met 06-41 32 40 75 of e-mail zuidholland@sp.nl.

Bronnen / Verder lezen

CBS (Centraal Bureau voor de Statistiek)		
2007	Cijfers via statline.cbs.nl , geraadpleegd 20-02-2007	link
Gemeente Schiedam		
2007	<i>Deltaplan duurzame bereikbaarheid</i> (samenvatting).	link
Goudappel Coffeng		
2007	<i>Deltaplan duurzame bereikbaarheid: Technische rapportage</i> .	link
Intermediair		
2007	<i>Opnieuw stijging filedruk in 2006</i> . Nieuwsbericht, 02-01-2007.	link
Milieudefensie		
2006	<i>8 milieuproblemen van 7 miljoen personenauto's</i> .	link
2007	<i>Top 40 Vieze Stadswegen</i> .	link
2007b	<i>A4 Midden-Delfland? No way!</i>	link
ROVER		
2006	Stadsvervoer onder de loep. In <i>De Reiziger</i> 2006(6).	link
2006b	<i>Eerste reactie treintarief 2007</i> . Persbericht ROVER, 28-07-2006.	link
SP		
2004	<i>Staten buiten spel bij proef gratis OV</i> . Nieuwsbericht SP Zuid-Holland, 02-12-2004.	link
2005	<i>Marktwerking slecht voor openbaar vervoer</i> . Opinie Erik Meijer, Europarlementariër SP, 18-11-2005.	link
2006	<i>Een beter Nederland, voor hetzelfde geld</i> . Verkiezingsprogramma SP voor de Kamerverkiezingen van 2006.	link
2006b	<i>Goed, veilig en gratis! In stappen naar een gratis openbaar vervoer in Rotterdam</i> . Rapport SP Rotterdam, 25-02-2006.	link
2006c	<i>Gratis OV: Halfbakken invoering werkt niet</i> . Opinie Arda Gerkens, Tweede-Kamerlid SP, 14-06-2006.	link
2007	<i>Een beter Zuid-Holland</i> . Verkiezingsprogramma SP voor de Statenverkiezingen van 2007.	link
2007b	<i>"Hou een proef met snelwegbussen naar bedrijventerreinen"</i> . Nieuwsbericht SP, 07-01-2007.	link
2007c	<i>NS moet alleen nog toegankelijke treinen aanschaffen</i> . Nieuwsbericht SP, 21-01-2007.	link
Statbel (Belgisch Nationaal Instituut voor de Statistiek)		
2007	Statistieken Openbaar vervoer over de weg.	link
Volkskrant, de		
2006	<i>Kilometerheffing enige uitkomst</i> . de Volkskrant 03-11-2006.	link
2007	<i>Dreigend vervoersinfarct</i> . de Volkskrant 18-01-2007.	link